2016D13201

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake de geannoteerde agenda van de informele milieu en Transportraad op 14 en 15 april 2016 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 578), het verslag van de Milieuraad op 4 maart 2016 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 623), het verslag van de Transportraad op 10 december 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 574) en het fiche over de Verordening Markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 2073).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken ten behoeve van de informele milieu en Transportraad van 14-15 april 2016 en hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van de aanstaande informele milieu en Transportraad d.d. 14 en 15 april 2016, en van de andere voor dit schriftelijk overleg geagendeerde Kamerstukken. Deze leden hebben hierover de volgende vragen aan het kabinet.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief met de geannoteerde agenda van de informele ministeriële bijeenkomst voor milieu en transportministers op 14 en 15 april 2016. Naar aanleiding hiervan hebben deze leden nog vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda van het schriftelijk overleg ter voorbereiding van de informele milieu en Transportraad d.d. 14-15 april 2016. Deze leden hebben naar aanleiding van deze agenda nog een aantal opmerkingen en vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van de aanstaande informele milieu en Transportraad d.d. 14 en 15 april 2016 en hebben nog enkele vragen.

Geannoteerde agenda informele milieu en Transportraad d.d. 14-15 april 2016

Connected en automatisch rijden

De leden van de VVD-fractie constateren dat de ontwikkeling van zelfsturende auto's en Intelligent Transportation Systems (ITS) zeer snel gaat. Zij onderschrijven de ambitie van het kabinet om juist als Nederland koploper te zijn in Europa in de uitwerking van de kansen van ITS. Vooral willen zij weten hoe het staat met de uitvoering van de motie-Visser/ Hoogland (Kamerstuk 34 300-XII, nr. 16), die de regering verzoekt een inventarisatie te maken van en concrete voorstellen te doen (inclusief kosten en termijnen) voor de wijze waarop wet- en regelgeving en bestaande infrastructuur toekomstproof ingericht kunnen worden. Welke aanpassingen zijn er nodig in de Europese wet- en regelgeving? Wat is hiervoor het tijdpad en kan er vooruitlopend hierop voldoende worden geëxperimenteerd in Nederland? Wat is er reeds in gang gezet als het gaat om de aanpassing van Nederlandse wet- en regelgeving?
Het Nederlandse voorzitterschap zet erop in om tijdens deze informele Raad een «Declaration of Amsterdam on connected and automated driving» te bereiken. Wat moet er in deze verklaring komen te staan? Is er al een concepttekst voorhanden? Zo ja, wat staat hierin? Hoe wordt, bij het inzetten op internationale samenwerking in de EU, ruimte geboden aan de koploperspositie van Nederland in dezen? En tot welke concrete acties gaat dit leiden in Europa en Nederland?

De leden van de PvdA-fractie hechten net als het kabinet belang aan connected en automatisch rijden. Zij vragen de bewindspersonen met welke andere Europese landen Nederland wil optrekken om deze reeds sterke ontwikkeling in goede banen te leiden. Voorts vragen deze leden hoe het streven naar gedeelde doelen zich verhoudt tot het belang dat Nederland hecht aan de benodigde ruimte voor koplopers.

De leden van de D66-fractie vragen wat precies het concrete doel is van de informele milieu en Transportraad ten aanzien van de praktische uitwerking van de beoogde samenwerking. Voorts vragen deze leden wat in de ogen van de Minister de belangrijkste issues zijn wat betreft «connected cars». Wat is de rol van de nationale en Europese overheden op dit punt? Deelt de Minister de mening dat «connected cars» een onderdeel zijn van intelligente transportsystemen en dat het doel van ITS een schoner, veiliger en efficiënter transportsysteem is? Deze leden vragen voorts of en, zo ja, hoe de Minister trans-Europese «test fields» mogelijk wil gaan maken. Is de Minister van mening dat fundamentele zaken, zoals databescherming en wettelijke aansprakelijkheid, alleen in Europees verband kunnen worden opgesteld? Welke status dicht de Minister toe aan de issue papers ten aanzien van dit onderwerp die eind juni door de Europese Commissie worden gepresenteerd?

Transitie naar duurzame mobiliteit

De leden van de VVD-fractie vragen waar het Nederlandse voorzitterschap concreet op inzet bij het bespreken van dit onderwerp tijdens de aanstaande informele Raad. In hoeverre is kosteneffectiviteit een onderwerp tijdens de uitwerking van de maatregelen ten behoeve van de transitie?
In juni 2016 wordt een mededeling verwacht van de Europese Commissie die zich richt op het reduceren van CO_2-emissies in de gehele transportsector in de EU. Is reeds bekend wat de inhoud is van deze mededeling? Zo ja, wat?

De leden van de PvdA-fractie hechten groot belang aan een spoedige verduurzaming van het (Nederlandse) wagenpark. Daarom hebben zij eerder hun teleurstelling uitgesproken over de versoepeling van de uitstootnormen in de nieuwe «Real Driving Emissions»-testprocedure (RDE). Deze leden horen graag op welke wijze het kabinet nu inzet op verdere reductie van de emissies en het verbeteren van de luchtkwaliteit via autobeleid. Op welke wijze probeert het Europese ontwikkelingen richting zero emissions te versnellen en te intensiveren?
De leden van de PvdA-fractie lezen dat de ochtendsessie over duurzame mobiliteit tot doel heeft om te bezien hoe Europese milieuministers de transitie naar een laag- en nulemissiewagenpark kunnen versnellen en opschalen. Deze leden spreken de hoop uit dat hieruit serieuze en ambitieuze maatregelen zullen volgen. In aanvulling daarop vragen zij wat Nederland zelf nog kan doen: kan de Minister inzicht geven in de wijze waarop Nederland zelfstandig dit proces kan versnellen en opschalen, boven op de reeds genomen maatregelen in onder andere Autobrief II (Kamerstuk 32 800 nr. 27)?

De leden van de CDA-fractie steunen het houden van deze samengevoegde informele milieu en Transportraad en de inzet daarbij van de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Zij vragen hoe de Minister en Staatssecretaris de motie-Jan Vos c.s. (Kamerstuk 30 196, nr. 441) beoordelen, meer bepaald of zij deze motie in lijn achten met het Energieakkoord en of zij met deze motie overweg kunnen in de EU. Deze leden vragen of voor de Minister en de Staatssecretaris de financiële en maatschappelijke gevolgen van deze motie inzichtelijk zijn, en of zij de Kamer hierover kunnen informeren.

Toekomstscenario's voor slimme en duurzame mobiliteit

De leden van de PvdA-fractie lezen dat er toekomstscenario's zijn ontwikkeld die een impressie geven hoe mobiliteit er in 2025 en 2035 uit zou kunnen zien. Deze leden vragen of deze scenario's openbaar zijn en, zo ja, of het kabinet deze ook met de Kamer kan delen.

Emissies internationale lucht- en scheepvaart

De leden van de VVD-fractie vinden het, vanuit het belang van een gelijk speelveld, belangrijk dat op mondiaal niveau afspraken worden gemaakt over de bijdragen van de internationale lucht- en scheepvaart aan de mitigatiedoelstellingen zoals overeengekomen tijdens de klimaattop in Parijs. Wanneer wordt de bijdrage van de internationale scheepvaart binnen de International Maritime Organization (IMO) besproken? Wat wordt de inbreng van de EU binnen de IMO?
Eind september moet er binnen de International Civil Aviation Organization (ICAO) een akkoord worden bereikt over een wereldwijd systeem voor de reductie van CO_2-emissies door luchtvaartverkeer. Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen binnen de ICAO? Is de inzet van de Staatssecretaris, in lijn met het standpunt van de VVD-fractie, nog altijd gericht op het bereiken van mondiale afspraken? En, in het verlengde daarvan, wat is de inschatting van de Staatssecretaris? Gaat dit akkoord er komen? En zo ja, wanneer?

De leden van de PvdA-fractie delen de opvatting van het kabinet dat ten aanzien van de lucht- en scheepvaartsector mondiale maatregelen de voorkeur hebben. Deze maatregelen zijn tot op heden echter volstrekt onvoldoende van de grond gekomen. Deze leden roepen de bewindspersonen daarom op om ten tijde van het Nederlandse EU-voorzitterschap alles in het werk te stellen om ambitieuze mondiale maatregelen om de emissies van deze sectoren te reduceren, spoedig te nemen. Welke

stappen denken de bewindspersonen hierin te kunnen zetten tijdens deze gecombineerde milieu en Transportraad? Wat is de rol van de Europese landen in ICAO als het gaat om het maken van deze afspraken? Zijn er al eerste concepten van klimaatafspraken vanuit ICAO?

De leden van de D66-fractie vragen de Minister en de staatsecretaris om te reageren op de uitzending van EenVandaag d.d. 28 maart 2016 (http://buitenland.eenvandaag.nl/tv-items/66097/luchtvervuiling_door_grote_scheepvaart), waarin de luchtvervuiling door de grote scheepvaart aan bod komt. Deze leden vragen in de eerste plaats of beide bewindspersonen het in de uitzending gepresenteerde feitenrelaas herkennen. Zo nee, met welke feiten en cijfers werkt het kabinet om het probleem van uitstoot door grote scheepvaart in kaart te brengen? Deze leden vragen in de tweede plaats of de bewindspersonen de grote urgentie van het probleem van uitstoot door de internationale scheepvaart erkennen, temeer aangezien deze uitstoot kan leiden tot ongewenste gezondheidseffecten voor Nederlandse kustgemeentes en/of gemeentes die op een andere manier direct te maken hebben met grote scheepvaart. Heeft het kabinet deze gezondheidsrisico's goed in beeld? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke feiten en cijfers baseert het kabinet zich bij het in kaart brengen van deze gezondheidsrisico's?
De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris expliciet te reageren op de signalen omtrent gebrekkige handhaving van de bestaande (internationale) regels en de zorgen die leven ten aanzien van de handhaving van de nog in te voeren strengere (internationale) regels voor de verduurzaming van de grote scheepvaart, onder meer omtrent het gebruik van schonere brandstoffen. Herkent de Staatssecretaris het beeld dat boetes in veel gevallen niet opgelegd worden? Deelt zij de mening van deze leden dat reders middels adequate handhaving c.q. het consequent uitdelen van boetes de juiste prikkel krijgen om over te stappen op een minder vervuilende brandstof dan wel het installeren van een wasinstallatie, aangezien het dan loont om duurzame keuzes te maken en investeringen te doen?
De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris wat zij verwacht van de gezamenlijke sessie die zich richt op de CO_2-emissies uit lucht- en scheepvaart. Op welke uitkomst van deze sessie zet zij in als huidig voorzitter? Met andere woorden: wat zal het resultaat zijn van het «spreken over de internationale ontwikkelingen in beide sectoren en de wijze waarop de Europese lidstaten een positieve en constructieve bijdrage kunnen leveren aan mondiale discussies»? Is zij bereid om vanuit haar voorzitterschap of als onderdeel van de Nederlandse inbreng aan tafel het onderwerp van adequate en synchrone handhaving inzake de huidige en toekomstige duurzaamheidseisen voor de grote scheepvaart op de agenda te plaatsen van deze sessie en daar expliciet aandacht voor te vragen? Herkent zij het beeld dat er weliswaar al specifieke regels zijn voor specifieke territoria, zoals de Noordzee, maar dat zelfs op dat «regionale» niveau de handhaving tekortschiet? Hoe verhoudt zich dit tot de sterke voorkeur die het kabinet uitspreekt voor maatregelen op mondiaal niveau, boven Europese en nationale maatregelen? Deelt de Staatssecretaris de mening van deze leden dat er op deze beide niveaus nog een wereld te winnen is? Zo ja, hoe gaat zij in Europees verband handen en voeten geven aan het verbeteren van de handhaving van duurzaamheidseisen?
De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris nader in kan gaan op het krachtenveld omtrent de internationale maatregelen/systemen om broeikasgasemissies te reduceren in de lucht- en scheepvaartsector. Zij zijn weliswaar verheugd dat er brede steun bestaat in de Raad en het Europees parlement voor het ontwikkelen hiervan, maar zij zijn benieuwd naar het krachtenveld achter die brede steun, namelijk de daadwerkelijke invulling van dergelijke maatregelen/systemen. Waar

zitten bijvoorbeeld de verschillen in ambitieniveau tussen lidstaten? Is er sprake van lidstaten die wel pleiten voor internationale afspraken/ systemen maar die tegelijkertijd de zwaarte c.q. slagkracht ervan willen beperken? Welke beren op de weg ziet de Staatssecretaris voorts om tot een hoog ambitieniveau te komen? Kan de Staatssecretaris ingaan op dit aspect van het krachtenveld?
Deelt de Staatssecretaris de zorg van de leden van de D66-fractie ten aanzien van de weinig belovende richting waarin ICAO op dit moment werkt, te weten een offsetmechanisme dat moet zorgen voor CO_2-neutrale groei na 2020? Deelt zij voorts de mening dat dit waarschijnlijk onvoldoende ambitieus is, gezien de 1,5°C- en 2°C-doelstellingen die in Parijs zijn vastgelegd?

Grenscontroles

De leden van de VVD-fractie kunnen zich vinden in de inzet van het Nederlandse kabinet met betrekking tot de grenscontroles. In hoeverre worden de maatregelen in overleg met de transportsector genomen, zodat de overlast voor de transportsector zo klein mogelijk wordt gehouden? Klopt het dat de grenzen in het Schengengebied gewoon open blijven?

Deelt de Minister de mening van de leden van de D66-fractie dat er voornamelijk sprake moet zijn van een Europese, gecoördineerde aanpak bij het controleren van de buitengrenzen? Zo ja, hoe verhoudt volgens de Minister dit streven zich tot de nationale grensmaatregelen die enkele lidstaten hebben genomen? Kan de Minister het standpunt van het kabinet nogmaals toelichten wanneer zij zegt dat zij begrip heeft voor nationale grensmaatregelen c.q. grenscontroles van de lidstaten? Welke concrete Europese maatregelen heeft het kabinet voor ogen voor het controleren van de Europese buitengrenzen?

Verslag van de Milieuraad d.d. 4 maart 2016

Circulaire economie

De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris welke stappen zij zal zetten om een belangrijk deel van de 170.000 arbeidsplaatsen die het pakket Circulaire Economie in 2035 kan opleveren naar Nederland te halen.

Hormoonverstorende stoffen

De leden van de fractie van de PvdA zijn verheugd met de uitspraak van het Europees Hof betreffende de hormoonverstorende stoffen. Zij vragen de Staatssecretaris wat de gevolgen zijn indien de Europese Commissie de zelfgenoemde deadline van «deze zomer» opnieuw niet zal halen. De genoemde leden vragen de Staatssecretaris eveneens welke stappen zij zal zetten, zodra de criteria voor het identificeren van hormoonverstorende stoffen zijn vastgesteld. Zal de Staatssecretaris het gebruik van hormoonverstorende stoffen verbieden? Zo ja, op welke termijn kan dit worden ingevoerd? Zo nee, waarom niet?

Wildlife Actieplan

De leden van de VVD-fractie vragen naar aanleiding van het EU Wildlife Actieplan hoe het staat met de uitvoering van de motie-Thieme/Heerema (Kamerstuk 33 348, nr. 140) waarin wordt verzocht met een plan van aanpak te komen om de import van jachttrofeeën nationaal dan wel Europees aan te pakken.

Verslag Transportraad d.d. 10 december 2015

Sociale aspecten in het wegvervoer

De leden van de VVD-fractie merken op dat dit onderwerp tijdens de vorige Transportraad op verzoek van het Luxemburgse voorzitterschap is geagendeerd. Nederland heeft daarbij aangegeven dat handhaving van bestaande afspraken van belang is. De leden van de VVD-fractie onderschrijven dit. In hoeverre werd dit standpunt door Eurocommissaris Bulc en andere lidstaten gedeeld? Als dit niet werd gedeeld, waarom dan niet en wat betekent dit dan voor Nederland? Als dit wel werd gedeeld, welke concrete afspraken zijn hierover dan gemaakt? En indien wordt gewerkt aan nieuwe voorstellen, welke uitgangspunten zijn hierbij meegegeven? Op welke wijze kan Nederland de inhoud van de op handen zijnde voorstellen van de Europese Commissie nog in lijn met dit Nederlandse standpunt beïnvloeden?

Naar aanleiding van het verslag van de Transportraad van 10 december constateren de leden van de CDA-fractie dat van een gedeeld Europees transportbeleid nog lang geen sprake is. Zij hebben daarom de volgende vragen: Is er zicht op afronding van het dossier van sociale aspecten van wegvervoer? Zo ja, op welke termijn? Welke nadelen ondervindt Nederland van de trage besluitvorming op Europees niveau en op welke wijze kan dat gemitigeerd worden?

Verslag over de staat van de Energie-unie

De leden van de VVD-fractie lezen de volgende passage: «Naar verwachting kan al in 2016 een groot deel van de benodigde regelgeving door de Europese Commissie geleverd worden.» Welke regelgeving betreft het hier? Wat betekent dit voor de Nederlandse ambities en uitwerking van wet- en regelgeving?

Een luchtvaartstrategie voor Europa

De leden van de VVD-fractie vinden de luchtvaartstrategie weinig concreet ten aanzien van het onderhandelmandaat met de Golfstaten. Het betreft slechts een aanbeveling aan de Raad. Wat is concreet de inzet van de Europese Commissie en van de Raad? Volgens deze leden is er haast geboden om tot een mandaat te komen. Wat is nu de stand van zaken? En wat betekent dit nu voor de Nederlandse lijn als het gaat om het toekennen van nieuwe landingsrechten aan de zogenoemde Gulfcarriers?
De EASA-Verordening beoogt een versterking van de Europese markt voor drones. De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre hierbij onderscheid wordt gemaakt tussen recreatieve en professionele dronegebruikers. Wat betekent dit voor het Nederlandse proces van aanpassing van wet- en regelgeving?
De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat naar aanleiding van de verschrikkelijke aanslagen in Brussel in EU-verband gesproken gaat worden over de veiligheid op luchthavens. Klopt deze berichtgeving? Zo ja, wanneer gaat hier in welk verband over gesproken worden en wat wordt de inzet van Nederland daarbij? Wordt ter voorbereiding hierop luchthaven Schiphol geconsulteerd? Zo nee, waarom niet? Kunt u de Kamer over de uitkomsten van de gesprekken in EU-verband te zijner tijd informeren?

Met interesse hebben de leden van de PvdA-fractie kennisgenomen van het verslag van de vorige Transportraad op 10 december 2015. Daar werd gesproken over de Aviation Summit van 20-21 januari 2016 en de Europese luchtvaartstrategie. Inmiddels hebben deze leden eveneens met

interesse kennisgenomen van het verslag van de Aviation Summit en van het BNC-fiche met de Nederlandse visie op de Europese Luchtvaartstrategie (Kamerstuk 22 112, nr. 2062). Zij hebben nog enkele vragen naar aanleiding van beide documenten. Tijdens de summit is er uitgebreid gesproken over onder andere de Single European Sky (SES) en het bereiken van een handelsmandaat. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de Staatssecretaris er zorg voor draagt dat deze gesprekken leiden tot concrete afspraken. Zijn er voorstellen die tijdens de volgende Transportraad op 7 juni nader worden besproken of waar afspraken over gemaakt gaan worden? Welke voorstellen heeft Nederland als voorzitter hiervoor concreet gedaan op het gebied van het onderhandelingsmandaat met de Golfstaten en SES? Op welke wijze adresseert de Staatssecretaris signalen over oneerlijke concurrentie op arbeidsvoorwaarden zowel binnen de EU alsook buiten de EU? Op welke wijze worden schijnconstructies en ontduikingen van nationale regelgeving in de luchtvaart aangepakt? Is hierover overleg met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid? En, op welke wijze wordt dit aan de orde gesteld binnen de Raad van ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid? Zelf beaamt het kabinet veel van de doelen van de luchtvaartstrategie van de Europese Commissie, maar de leden van de PvdA-fractie zouden graag willen weten waar Nederland precies de accenten zal leggen tijdens het voorzitterschap. Waarom zijn juist deze accenten belangrijk voor Nederland?

De leden van de CDA-fractie zien dat de term «Single European Sky» niet valt in het verslag. Moet daaruit de conclusie getrokken worden dat het niet aan de orde is gekomen of dat het niet zó belangrijk was dat het vermeld moest worden? Als SES wel besproken is, wat was daar dan het resultaat van?

Veiligheid in het landvervoer

De leden van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken is van de behandeling van de technische pijler van het Vierde Spoorpakket in de triloog. Zij lezen dat de Europese Commissie werkt aan een assessmentstudie ten aanzien van veiligheidsmaatregelen voor onder andere internationaal spoor. Waar ziet dit precies op toe? Heeft dit een relatie met het Vierde Spoorpakket dan wel het European Rail Traffic Management System (ERTMS)?

Fiche: Verordening Markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen

De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen over het fiche inzake de Verordening Markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen. Welke bedenkingen heeft Nederland precies bij de nalevingscontroles en -keuringen die de Europese Commissie op zich neemt? Nederland heeft tevens bedenkingen bij het voorstel van de Commissie dat goedkeuringsinstanties alleen mogen samenwerken met technische diensten die op hun grondgebied zijn gevestigd. Wat is hierbij de inzet van de Minister tijdens de bijeenkomst op 14 en 15 april? In het fiche valt ook te lezen dat Nederland vragen heeft over de effectiviteit van de vergaande toezichthoudende rol die de Commissie voor zichzelf ziet. Welke andere oplossingen zal de Minister daarom voorstellen om de rol van de Commissie te verkleinen? Verder willen de leden van de VVD-fractie weten wanneer er duidelijkheid komt over de voorzieningen voor de budgettaire gevolgen van dit voorstel. Welke mogelijkheden bestaan er, buiten het meenemen hiervan in de tariefstructuur van typegoedkeuring?

Overig

Scheepvaart

De leden van de VVD-fractie merken op dat Rusland zich onlangs heeft geschaard achter de aanwijzing van de Oostzee als NO_x Emission Control Area (NECA) om de uitstoot van stikstof voor schepen te reguleren. Zij zijn voor het bevriezen van verdere aanwijzing van NECA's in Europa, omdat dit slecht is voor onze concurrentiepositie en dit wereldwijd moet worden aangepakt. Is de inzet van de Minister ook gericht op een wereldwijde aanpak en niet op aanwijzing van nieuwe NECA's naast de Oostzee?

In de Kamer heeft een rondetafelgesprek plaatsgevonden over de concurrentiepositie van de Nederlandse havens. Het is wat de leden van de VVD-fractie betreft klip-en-klaar dat hier sprake is van een ongelijk speelveld, waarbij de Europese Commissie de Nederlandse havens strenger aanpakt dan havens in omliggende landen. Welke stappen gaat de Minister zetten? Met de Europese Havenverordening moet er meer transparantie komen over de financiële stromen tussen overheden en havens. Het is van groot belang dat deze verordening eerder, dan wel tegelijkertijd, wordt ingevoerd met de vennootschapsverplichting die de Europese Commissie oplegt aan de Nederlandse havens. Zal de Minister ook haar positie als voorzitter van de Raad aanwenden om druk te houden op het proces van de onderhandelingen over de EU-Havenverordening? Is zij tevens bereid, als aandeelhouder van de haven van Rotterdam, zij aan zij op te trekken met de andere aandeelhouder, de gemeente Rotterdam, in het beroep tegen het besluit van de Europese Commissie om per 1 januari 2017 vennootschapsbelasting in te voeren? Dit verdient wat de leden van de VVD-fractie betreft volop de steun van de betrokken Minister en Staatssecretaris en de Kamer. Indien dit onverhoopt allemaal niet dreigt te lukken, is de Minister dan bereid, zolang er nog geen Europese Havenverordening is, na te denken over een strategie om de achterstand van de Nederlandse havens goed te maken? Zo nee, waarom niet?

NEC-richtlijn

De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de gesprekken binnen de triloog verlopen. Wat is de laatste stand van zaken? Wat is de Nederlandse inzet? Wanneer wordt definitieve besluitvorming verwacht en op welke wijze wordt de Kamer hierbij betrokken?

Verordening invasieve exoten

De leden van de VVD-fractie willen de Staatssecretaris vragen naar de nadere uitwerking van de Europese verordening tegen invasieve exoten (Verordening 1143/2014) die sinds 1 januari 2015 van kracht is. Specifieker willen de leden van de VVD-fractie vragen naar de Unielijst, de samenstelling en de totstandkoming van deze lijst. De verwachting is dat de Unielijst eind maart zal worden gepubliceerd en daarmee van kracht zal zijn. Deze leden hebben echter zorgen bij de Unielijst, mede naar aanleiding van signalen vanuit de sector. In een eerder stadium heeft Nederland al om verscheidene redenen tegen deze lijst gestemd. Deze leden vragen de Staatssecretaris of Nederland nog invloed kan uitoefenen op de eerste Unielijst. Zo ja, is de Staatssecretaris daartoe bereid? Is zij bereid daarbij ook het belang van de Nederlandse kwekers mee te nemen? De leden van de VVD-fractie willen daarnaast aandacht vragen voor de mogelijke grote financiële gevolgen van de nu geformuleerde Unielijst voor Nederlandse kwekers. Deelt de Staatssecretaris deze zorgen? Kan de Staatssecretaris ingaan op de suggestie om het verbod op invasieve soorten gebiedsgericht in te richten? Is de Staatssecretaris

bereid zich hiervoor in te zetten tijdens de komende informele milieu en Transportraad? Zo ja, op welke manier gaat de Staatssecretaris dit doen, en is de Staatssecretaris bereid de Kamer over de uitkomst te informeren? Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie hoe de afzonderlijke lidstaten in de toekomst betrokken zullen worden bij de totstandkoming van de Unielijsten.

De leden van de CDA-fractie zijn zeer verontrust over de uitvoering van Verordening 1143/2014 door de Europese Commissie bij de invulling van de lijsten van invasieve exoten. Deze leden vinden het onbegrijpelijk dat de Commissie zonder goede analyses van alles verbiedt, ondanks de klimatologische en landschapsverschillen in Europa.

Wat vindt de Staatssecretaris ervan dat de Europese Commissie nu afkondigt dat het in bezit houden van waterhyacinten verboden wordt? Deelt de Staatssecretaris de mening dat een verbod op onder andere deze niet-winterharde waterplant disproportioneel is voor landen waar deze plant het 's winters niet overleeft?

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat snel voorkomen moet worden dat de Europese Commissie nog meer soorten verbiedt waarbij het verbod onvoldoende is onderbouwd. Deelt de Staatssecretaris deze mening? Deelt zij de opvatting dat de Europese Commissie onvoldoende oog heeft voor nut en noodzaak en zonder inspraakprocedures komt met een verbod op soorten waarvoor in grote delen van Europa geen enkele aanleiding is met het oog op de biodiversiteit? En deelt zij de opvatting dat de kosten om deze soorten te elimineren in plantsoenen en natuur en de kosten van het niet meer kunnen telen in de sierteelt groot zijn? Zo ja, wat gaat de Staatssecretaris hiertegen doen? Kan zij aangeven wat de gevolgen van deze en voorgenomen lijsten zijn voor de kosten voor zowel de economie als de handhaving? Is de Staatssecretaris bereid om zich ervoor in te spannen dat alleen soorten op deze lijst komen die zonder ingrijpen tot grote schade leiden? Hoe gaat de Staatssecretaris hierover het gesprek aan met andere lidstaten en de Europese Commissie? Wat gaat zij eraan doen om ervoor te zorgen dat lidstaten in de toekomst betrokken worden bij het samenstellen van deze lijsten van invasieve soorten?

Kan de Staatssecretaris de economische gevolgen van de huidige lijst, en toekomstige lijsten voor de Nederlandse sierteelt inzichtelijk maken? Deelt zij de mening dat het ervoor verantwoordelijk is dat er bij de samenstelling van de lijsten goede en voldoende input geleverd dient te worden? Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat de Nederlandse input voor de risicoanalyses, zoals de economische en sociaal-maatschappelijke impact, bij een verbod op desbetreffende soort tijdig aangeleverd wordt?

De leden van de SGP-fractie vragen graag de aandacht van de Staatssecretaris voor dreigende problemen bij de uitvoering van de Europese Verordening voor bestrijding van invasieve exoten (1143/2014). De Europese Commissie is in vliegende vaart van start gegaan met het opstellen van de Unielijst, een lijst met invasieve exoten die bestreden moeten worden. De huidige voorstellen beloven weinig goeds voor onder meer de Nederlandse tuinbouw. Verschillende betrokkenen constateren dat er soorten op de lijst gezet worden die van groot economisch belang zijn en in veel lidstaten niet voor problemen zorgen en dat er soorten achterwege blijven die juist wel schadelijk zijn en grote risico's met zich meebrengen. Deze leden wijzen op bijvoorbeeld de waterhyacint. Deze waterplant vormt voor enkele zuidelijke lidstaten een probleem. In een land als Spanje is het kweken van deze soort daarom allang verboden. In

veel andere lidstaten levert deze waterplant echter geen risico's op, omdat hij lage temperaturen niet overleeft. In Nederland wordt deze waterplant daarom als tuinplant gekweekt en op de Nederlandse markt gebracht. Deze waterhyacint hoort niet op de Unielijst thuis, maar is er door de Europese Commissie wel opgezet. Deelt de Staatssecretaris deze zorg?

De leden van de SGP-fractie constateren dat de Europese Commissie procedurele fouten maakt. De verordening richt zich op de invasieve exoten die in veel lidstaten een ernstig probleem kunnen vormen. In lijn hiermee zijn in de verordening ook enkele criteria opgenomen. De Europese Commissie zou een onderzoeksinstructie opstellen met een nadere uitwerking van deze criteria. Deze onderzoeksinstructie is er nog niet. Een deel van de soorten op de voorgestelde Unielijst lijkt ook niet aan de criteria uit de verordening te voldoen. Toch wil de Europese Commissie de huidige voorstellen doorzetten. De leden van de SGP-fractie vinden dat een zorgelijke gang van zaken. Niet voor niets heeft het Europees parlement inmiddels een resolutie aangenomen waarin zij de Europese Commissie tot de orde roept.

De leden van de SGP-fractie horen graag wat de inzet van de Staatssecretaris is. Gaat zij dit probleem bij de komende informele milieu en Transportraad aankaarten? Is zij bereid in overleg met andere lidstaten de Europese Commissie te verzoeken de huidige voorstellen in te trekken, eerst een onderzoeksinstructie op te stellen en vervolgens op basis van goede en transparante risicoanalyses een Unielijst op te stellen waarop alleen die soorten opgenomen worden die daadwerkelijk in veel lidstaten grote problemen kunnen veroorzaken?

Belgische kilometerheffing

De leden van de VVD-fractie hebben al eerder hun ernstige zorgen geuit over de invoering in België van een kilometerheffing voor vrachtverkeer. Met ingang van 1 april 2016 moeten vrachtauto's in België tol betalen voor elke kilometer die ze over snelwegen en een deel van het secundaire wegennet afleggen. De tarieven zijn vastgesteld en portalen worden aangelegd. Maar er bestaat nog steeds veel onduidelijkheid of de kilometerheffing wel volgens plan kan worden ingevoerd, of zij in de toekomst ook voor personenvervoer geldt en of Belgische ingezetenen gecompenseerd gaan worden. Wat is de inzet van het Nederlandse kabinet in dezen? De leden van de VVD-fractie willen helderheid over de kosten en gevolgen van deze nieuwe wegbeprijzing voor Nederlandse weggebruikers. Ziet de Minister nog mogelijkheden om de invoering bij gebleken «discriminatie» van de Nederlandse transportsector te vertragen? Kan de Minister toezeggen om de gevolgen te monitoren en de Kamer hierover te informeren?

Code 95

De leden van de VVD-fractie hebben verschillende signalen ontvangen dat Code 95, die verplicht is voor alle beroepschauffeurs uit de EU en beroepschauffeurs die in de EU werken, op verschillende manieren bemachtigd kan worden door Europese chauffeurs en dat er geen eerlijke handhaving van de regels is binnen de EU. Kan de Minister aangeven of er inderdaad sprake is van een ongelijk speelveld met betrekking tot Code 95? Zo ja, welke maatregelen kunnen hiertegen genomen worden?